

“L’aéroport de Bruxelles ne doit pas être la poubelle sonore européenne”

NUISANCES SONORES

Le ministre Gilkinet veut établir de nouvelles normes de bruit dans le dossier du survol de la capitale.

Silencieux sur le dossier du survol de Bruxelles depuis le début de la législature, le ministre de la Mobilité Georges Gilkinet a décidé de présenter à la *Dernière Heure* les trois grands axes de la politique qu’il suit pour tenter de résoudre ce dossier extrêmement épineux.

Cet été, plusieurs comités de riverains bruxellois et de la périphérie ont répercuté les plaintes en hausse relatives au passage d’avions au-dessus de zones habitées. “Notre objectif est de diminuer la charge environnementale sonore pour ces personnes survolées. Ce

qui n’est pas évident car il y a un fait historique et géographique : cet aéroport est trop proche de zones densément peuplées”, répond l’élu fédéral.

Se référant aux hypothèses compliquées dans le rapport d’incidence produit par le bureau Envisa, mais tout en essayant de ne pas transformer le dossier en un conflit communautaire – entendre envoyer les avions vers la Flandre – Georges Gilkinet estime que la première chose à faire est de clarifier les normes de vent. “Comment fait-on la sélection des pistes en fonction des vents dominants étant entendu que le premier critère reste la sécurité? Les

avions doivent atterrir et décoller face au vent. Je travaille à cette clarification.” Un organe de contrôle indépendant sera mis en place pour vérifier si les normes de vent sont bien respectées.

De nombreuses plaintes ont également été formulées quant à l’utilisation de la piste 01. “J’ai demandé à la DGTA de faire un rapport sur l’évaluation de cette piste.”

En parallèle à la collecte de ces différentes informations techniques, un groupe réunissant le contrôleur aérien Skeyes, l’aéroport et les compagnies aériennes principales s’est employé cet été à améliorer les procédures d’atterrissage et de décollage des avions en vue de diminuer leur impact sonore. “Cela consiste en des décollages et des atterrissages plus verticaux. Plus l’avion est haut dans le ciel, moins

son impact sonore est ressenti par les populations.”

Deuxième axe, l’établissement de nouvelles normes de bruit. “On va appliquer des normes. Il y a aujourd’hui des avions qui émettent de façon disproportionnée des bruits, ce sont souvent des avions plus anciens. Il faut pouvoir donner le signal qu’ils doivent atterrir ailleurs et que la compagnie concernée devrait investir dans de nouveaux avions. Bruxelles National n’est pas la poubelle sonore européenne.”

Les avions plus anciens et plus bruyants devront atterrir ailleurs.

Enfin, le ministre veut avancer sur une tarification qui prenne en compte le bruit émis par l’avion et le moment de la semaine où le survol se fait. Plus un avion sera bruyant aux mauvaises heures, plus ses taxes seront élevées. “Notre objectif est d’alléger la charge sonore tard le soir, tôt le matin et le week-end pour les populations survolées.”

De manière plus large, l’écologiste considère que le vrai problème porte sur le nombre d’avions dans le ciel. “J’ai la faiblesse de croire qu’il est possible de réduire ce nombre, en offrant notamment des alternatives pour des déplacements à courte distance, comme les trains internationaux ou les trains de nuit.” Une réduction qui présente également une solution fiscale. “Il faut aussi travailler sur la concurrence déloyale entre l’aviation et les autres modes de transport puisque l’aviation bénéficie d’une exonération en matière d’accises sur le kérosène, qui est pourtant un carburant aussi polluant que les autres.” Pour ce dernier point, les cartes se jouent à l’Europe.



Les plaintes relatives aux nuisances sonores se sont multipliées ces derniers mois. © PHOTO NIS

Gawain Dos Santos

“Ceux qui disent qu’il y a des solutions simples mentent”

Le ministre veut éviter que le dossier prenne une tournure de conflit communautaire.

Au mois de juillet 2022, l’aéroport de Bruxelles a accueilli 2,22 millions de passagers. C’est 75,3% de plus qu’au mois de juillet 2021. Même si c’est encore 18,7% en dessous de ce que connaissait l’aéroport deux années plus tôt, cela démontre que le trafic aéroportuaire bruxellois est en hausse, avec les hausses de nuisances sonores que cela implique.

Plusieurs bourgmestres ont déjà reproché au ministre de la Mobilité sa discrétion sur ce dossier. Récemment, dans *La Libre*, le maire de Woluwe-Saint-Pierre Benoît Cereche (Les Engagés) réclamait ainsi l’interdiction des vols de nuits de 22h à 7h du matin, une mesure qui pourrait avoir un impact pour les passagers en étant perçue au niveau du coût des billets et de la planifi-

cation des voyages. Pour Georges Gilkinet, cette interdiction “pourrait être un aboutissement du travail”, mais ce n’est pas un engagement qu’il peut prendre à ce stade, nous confie-t-il. “Je ne veux pas, dans ce dossier, créer de faux espoirs. C’est un dossier particulièrement complexe que d’autres avant moi ont échoué à résoudre.”

On se souvient effectivement que Melchior Whatelet (CDH), François Bellot (MR) ou encore Jacqueline Galant (MR) s’y sont cassés les dents. Mais chez Ecolo, le traumatisme

date de l’époque d’Isabelle Durant. En 2003, le dossier du survol avait mené à la démission de la ministre fédérale de la Mobilité.



Georges Gilkinet.

© BELGA

“Ecolo a très peur de revivre cet épisode”, souligne un fin connaisseur du dossier. “C’est un dossier d’une complexité rare à cause de la technique, des critères de sécurité, de son historique et des condamnations”, confesse l’élu fédéral. Le

jugement en faveur du Noordrand, la périphérie nord de la capitale, permet aux plaignants de réclamer 50 000 euros d’astreintes par semaine au fédéral. Qui les paye douloureusement. “Ceux qui prétendent qu’il y a des solutions simples dans ce dossier, soit ils mentent, soit ils se trompent”, conclut Georges Gilkinet. “S’il y avait des solutions simples, je ne doute pas que François Bellot ou Melchior Whatelet avant moi auraient trouvé une solution.”

GDS